

Маршрутки, за їх низький комфорт, високовартісний проїзд та створення великої кількості небезпечних аварійних ситуацій на дорозі, потрібно «вигнати» з міста, вони ідеально підходять для маршруту між містом і малими поселеннями. Автобуси, при покращенні комфорту, можуть стати прекрасним міжміським транспортом або ставити на маршрути з низьким пасажиропотоком.

Чернігів наразі не сильно потерпає від заторів чи інших транспортних проблем, але ці поради допоможуть заощадити гроші платників податків, мінімізувати наслідки помилок під час міського проектування та організації пасажиропотоків. Цей урбаністичний аналіз вже зробили інші країни, тож нам потрібно навчитися плідно використовувати їх досвід та інтенсивніше впроваджувати передові технології.

Список використаних джерел

1. Дослідження THE CONGESTION CON організації Transportation for America.
URL: <https://t4america.org/maps-tools/congestion-con/> (дата звернення 20.02.2022)
2. Вулиці та дороги населених пунктів. ДБН В 2.3-5 : 2018.
3. Детройт. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/> (дата звернення 13.02.2022)
4. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=DVycwO-n6xA> (дата звернення 19.02.2022)
5. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=tejwRVYRny4&t=3s> (дата звернення 21.02.2022)
6. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=vNSDPfeMcB0&t=8s>

Дубовик І. В., здобувач магістерського рівня вищої освіти гр. МБАН-201
Науковий керівник – **Киселиця С. В.**, к. філос. н., доцент
Національний університет «Чернігівська Політехніка» (М. Чернігів, Україна)

СОЦІАЛЬНІ ПЕРЕВАГИ НИЗЬКОПОВЕРХОВОЇ ЗАБУДОВИ ЖИТЛОВИХ РАЙОНІВ

Люди є соціальними тваринами, тому життя в ізоляції один від одного погано впливає на психіку. Але й перевантажені чималою кількістю людей міста тиснуть на людину, перетворюючи особистість на сіру масу міста.

Тому потрібно навчитися досягати балансу, зосередившись на забудові міської території будинками поверховістю і не більше шести поверхів.

Перевагами ж малоповерхової забудови є ефективне використання території на якому споруджується будова. За даними ДБН Б.2.2.-:2019 максимально допустимий відсоток забудови території будинками з поверховістю 9 і вище, які є звичним типом поверхів будинків по всій Україні, це – 30 % й споруджувати поряд будинок такої ж поверховості можна на відстані 20 метрів, а то й на відстані висоти будинку, що є вкрай не раціональним використанням території міста й провокує до спорудження масштабних парковок й зелених зон, які ніяк не використовуються.

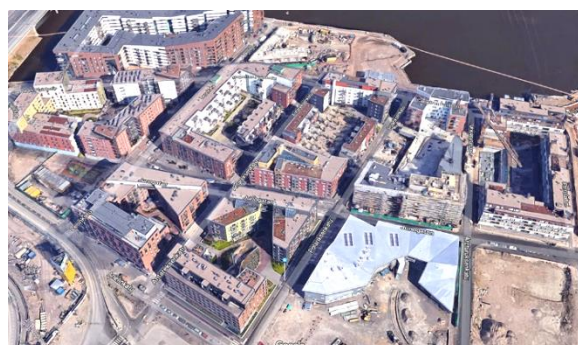
Таким жахливим прикладом планування міста є новий район під Санкт-Петербургом, що розрахований на 300 тис. населення. Так званий «Спальний район», який швидко втрачає свою привабливість. Спочатку все йде добре, жителі купують квартири, малий бізнес викупує або орендує перші поверхи та створює інфраструктуру в цьому районі. Парковками провокується автомобілізація, що не дозволяє розвинути громадському транспорту. Люди без машин, хоч і з достатком, починають продавати ці квартири людям з меншим достатком і меншою купівельною спроможністю. Одночасно з цим малі підприємці починають розуміти, що люди в таких районах не хочуть багато ходити по вулиці, тому намагаються позбутися квартири в таких районах. Це все перетворює їх на «Гетто». Що стає проблемою для всього міста та створює соціальну напругу в цьому мікрорайоні, що ще більше ізолює його від іншої частини міста створюючи осередок бандитизму й злиднів. Навіть при нашій забудові у 9 поверхів люди не завжди знають, з ким живуть поряд, що руйнує соціальні зв'язки між жителями, що зменшує безпеку будинку.



З іншого боку можна більш плідно підійти до планування сельбищної зони, як масового явища, наприклад, у вигляді «Американської мрії». Це так названа субурбія: приватні будинки з гаражем для машини, де кожна сім'я має мінімум одну машину, що провокує масову автомобілізацію населення, спричинює масові затори коли всі ці машини починають майже одночасно пересуватись до центру міста, де зазвичай розташовані робочі місця. Ці райони займають досить велику площу. Їх складно забезпечити громадським транспортом, бо це не вигідно ніякому перевізнику.



Таким чином, для території України ідеальним буде щось середнє між вище описаними варіантами. Тобто квартальна забудова: невисокі будинки висотою 5-6 поверхів, що дозволить одночасно виконувати всі умови сучасного благоустрою. Яскравим прикладом є досить близька до України країна – Фінляндія. В її столиці Гельсінкі (район Яткясаари) домінують, в основному, чотири-шестиповерхові будівлі, через що відразу після закінчення забудови вдається провести трамвайну колію та вирішити питання пасажиропотоку в так званих «спальних районів» густонаселеного міста. Це покращує взаємовідносини між мешканцями будинку та їх безпекові характеристики. В таких районах приємно ходити пішки, розвивається малий бізнес, що покращує соціально-економічний стан всього району, удосконалюється логістика, урізноманітнюються форми громадського транспортування, зменшується кількість приватного транспорту, що в свою чергу мінімізує кількість ДТП і, як наслідок, соціальну напруженість.





Використана література

1. Планування та забудова території. ДБН Б.2.2:2019.
2. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=DVycwO-n6xA> (дата звернення 26.01.2022)
3. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=7QKEeuWKbTw> (дата звернення 17.01.2022)
4. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=NwulRaH6Tn0> (дата звернення 19.01.2022)

Захаренко Е. С., здобувачка вищої освіти 4 курс, група 101-216-02
Науковий керівник – **Бондар Н. О.**, к. і. н., доцент
Державний біотехнологічний університет (м. Харків, Україна)

СОЦІОГУМАНІТАРНІ ПРОБЛЕМИ ПОДОЛАННЯ КРИЗОВИХ ЯВИЩ В СУЧАСНОМУ УКРАЇНСЬКОМУ СУСПІЛЬСТВІ

Для будь-якого суспільства характерні цілісність та стійкість, здатність до самовідтворення та саморегуляції, певний рівень культури. Будь-яке сучасне суспільство характеризують як постіндустріальне. У такому суспільстві у сфері послуг зайнято не менше 50% працюючого населення, а виробництво товарів набагато перевищує власні потреби. В постіндустріальному суспільстві основним механізмом, що регулює усі сфери життя, є ринок. У такому соціумі домінує раціоналізм, критицизм та індивідуалізм. Велику роль відіграють наукові дослідження та освіта. Соціальні зв'язки є дуже складними, а відносини між людьми регулюються на основі контрактів, договорів і законів. Головною ознакою соціальної диференціації є не власність, а володіння інформацією та контроль над нею. Постіндустріальне суспільство називають ще інформаційним, для нього є характерним виникнення нових систем телекомунікацій та освіти. Українське суспільство сьогодні знаходиться у стані трансформації, на стадії переходу від індустріального суспільства до інформаційного. Будь-яка соціальна трансформація — це процес глибоких соціальних змін.

Основу соціального суспільства становить населення, яке пов'язане чи було пов'язане насамперед з державною формою власності. Основна його частина перебуває на межі бідності, ставлячи за мету лише фізіологічне виживання. Багато цих людей перебувають у стані глибокої соціальної деградації, соціальної маргінальності й не сподіваються на краще. Тривожність такого становища полягає в тому, що саме з цих верств, категорій населення, більшість з яких перебувають на межі малозабезпеченості, бідності, і має формуватися середній клас. Особливо яскраво зазначені деформації, суперечності простежуються на прикладі поділу споживчого ринку на два типи (рівні, сектори), ціни в яких істотно різняться.

Один — для першої категорії населення з практично необмеженою платоспроможністю, які відвідують «свої», дорогі магазини, заклади культури та обслуговування, мають особистий транспорт, на яких працює розгалужена інфраструктура, засобом платежу яких є переважно вільно конвертована валюта. Другий — для переважної більшості населення з невисоким рівнем достатку, низькою